



TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
Ekonomická fakulta



Pojištění mezinárodních přeprav Českou pojišťovnou

Bakalářská práce

Studijní program: B6208 – Ekonomika a management
Studijní obor: 6210R015 – Ekonomika a management mezinárodního obchodu
Autor práce: **Vlastimil Fürst**
Vedoucí práce: Ing. Jan Öhm, Ph.D.





International Transportation Insurance by Czech Insurance Company

Bachelor thesis

Study programme: B6208 – Economics and Management
Study branch: 6210R015 – Economics and Management of International Trade
Author: **Vlastimil Fürst**
Supervisor: Ing. Jan Öhm, Ph.D.



Technická univerzita v Liberci

Ekonomická fakulta

Akademický rok: 2016/2017

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Vlastimil Fürst**

Osobní číslo: **E14000432**

Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**

Studijní obor: **Ekonomika a management mezinárodního obchodu**

Název tématu: **Pojištění mezinárodních přeprav Českou pojišťovnou**

Zadávací katedra: **Katedra ekonomické statistiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

1. Uvedení do problematiky mezinárodní přepravy, pojištění a pojišťovnictví
2. Syntéza pojištění a mezinárodní přepravy
3. Analýza pojištění přepravy u České pojišťovny
4. Vyhodnocení analýzy

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: **30 normostran**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

REJDA, George E. Principles of risk management and insurance. 10th ed. Boston: Pearson/Addison Wesley, 2008. ISBN 978-0-321-41493-9.

DUCHÁČKOVÁ, Eva. Principy pojištění a pojišťovnictví. Praha: Ekopress, 2003. ISBN 80-86119-67-X.

MACHKOVÁ, Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ a Alexej SATO. Mezinárodní obchodní operace. 6. vyd. Praha: GRADA Publishing, 2014. ISBN 978-80-247-4874-0.

MULAČOVÁ, Věra a Petr MULAČ. Obchodní podnikání ve 21. století. Praha: GRADA Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4780-4.

SMEJKAL, Vladimír a Karel RAIS. Řízení rizik ve firmách a jiných organizacích. 4. vyd. Praha: GRADA Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4644-9.
Elektronická databáze článků ProQuest (knihovna.tul.cz).

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jan Öhm, Ph.D.**

Katedra ekonomické statistiky

Konzultant bakalářské práce: **Ing. Jan Louka**

PM Ústí nad Labem s.r.o., majitel a jednatel společnosti

Datum zadání bakalářské práce: **31. října 2016**

Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2018**



prof. Ing. Miroslav Žižka, Ph.D.
děkan

L.S.



Ing. Vladimíra Hovorková Valentová, Ph.D.
vedoucí katedry

V Liberci dne 31. října 2016

Prohlášení

Byl jsem seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že tištěná verze práce se shoduje s elektronickou verzí, vloženou do IS STAG.

Datum:

Podpis:

Anotace

Bakalářská práce pojednává o tématu pojištění mezinárodních přeprav Českou pojišťovnou. Česká pojišťovna je nejstarší univerzální pojišťovnou na českém trhu v oblastech poskytování životního i neživotního pojištění. Z obecného hlediska lze na práci pohlížet, jako na dva celky. První celek se zaměřuje na teoretické znalosti v oblasti pojištění, pojišťovnictví, mezinárodního obchodu a jejich sepětí. Druhá část je zaměřena na celkový český pojistný trh s postupným navázáním na trh českého přepravního pojištění, kde již figuruje Česká pojišťovna a je porovnána s vybranými konkurenčními pojišťovnami na základě jejich všeobecných pojistných podmínek přepravního pojištění.

Klíčová slova

Česká pojišťovna, pojištění, zboží, přeprava, trh, export

Anotation

The bachelor thesis deals with insurance of international transportation by Czech Insurance Company. Czech Insurance Company is the oldest universal insurance company in the Czech market in both life and non-life insurance. From a general point of view, the thesis can be seen as two units. The first unit focuses on the theoretical knowledge in insurance, insurance industry, international trade and their links. The second part is focused at the Czech insurance market with a gradual introduction to the Czech transport insurance market, where Czech Insurance Company already appears and is compared with selected competing insurers on the basis of their general insurance conditions for transport insurance.

Key words

Czech Insurance Company, insurance, goods, transportation, market, export

Poděkování

Tímto bych rád poděkoval svému vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Janu Ůhmovi, Ph.D., za čas strávený nad touto prací, jeho odborné rady, konstruktivní připomínky, trpělivost a vstřícnost během vypracovávání této bakalářské práce. Dále bych rád poděkoval svému konzultantovi Ing. Janu Loukovi, který mi poskytl praktické informace a uvedl mě do reálné problematiky pojišťovnictví v České republice.

Obsah

Seznam ilustrací.....	9
Seznam tabulek.....	9
Úvod	10
1 Pojištění a pojišťovnictví.....	12
1.1 Pojištění	12
1.2 Pojišťovny v České republice	12
1.3 Pojistná smlouva	12
2 Mezinárodní přeprava.....	13
2.1 Subjekty v mezinárodní přepravě	13
2.1.1 Dopravce.....	13
2.1.2 Zasílatel	14
2.2 Přeprava dle oborů	14
2.2.1 Silniční přeprava.....	14
2.2.2 Železniční přeprava	15
2.2.3 Letecká přeprava.....	16
2.2.4 Námořní přeprava	16
2.2.5 Říční přeprava	17
2.3 Rizika v mezinárodním obchodě	18
2.4 Druhy rizik	19
2.4.1 Tržní rizika	19
2.4.2 Komerční rizika	19
2.4.3 Převážní rizika	20
2.4.4 Teritoriální rizika.....	20
2.4.5 Kurzová rizika	20
2.4.6 Rizika odpovědnosti za výrobek.....	21

2.5	Pojištění rizik v mezinárodním obchodě	21
2.6	Pojištění přepravních rizik	21
2.7	Smluvní zajištění přepravních rizik	22
2.7.1	Jednorázová pojistná smlouva	24
2.7.2	Rámcová pojistná smlouva	24
2.8	Rozsah pojistného krytí	24
2.9	Společná havárie	25
2.10	Výše a splatnost pojistného	26
3	Pojištění přepravy Českou pojišťovnou	27
3.1	Český pojistný trh	28
3.2	Pojištění přepravy na českém trhu	29
3.3	Specifické pojistné doložky České pojišťovny	38
3.3.1	Pojištění přepravy zásilek proti válečným rizikům	38
3.3.2	Pojištění přepravy zásilek proti rizikům stávek	38
3.4	Shrnutí	39
	Závěr	40
	Seznam literatury	42
	Monografie	43
	Právní normy	43
	Internetové zdroje	43

Seznam ilustrací

<i>Obr. 1: Základní organizační schéma České pojišťovny.....</i>	<i>27</i>
<i>Obr. 2: Vývoj předepsaného pojistného České asociace pojišťoven v životním a neživotním pojištění v letech 2005 – 2016</i>	<i>29</i>
<i>Obr. 3 – Procentuální podíl řádných členů České asociace pojišťoven na vybraném pojistném v oblasti pojištění přepravovaného nákladu za rok 2015</i>	<i>33</i>

Seznam tabulek

<i>Tabulka 1 – Vývoj předepsaného pojistného České asociace pojišťoven v životním a neživotním pojištění v letech 2005 – 2016 v tis. Kč.....</i>	<i>28</i>
<i>Tabulka 2 – Vývoj předepsaného pojistného v tis. Kč v oblasti pojištění přepravy a jeho podíl v neživotním pojištění v letech 2005 – 2015.....</i>	<i>31</i>
<i>Tabulka 3 – Pojištění přepravovaného nákladu – vybrané pojistné pojišťovnami v tis. Kč, jež jsou aktuálně řádnými členy České asociace pojišťoven (seřazeno dle velikosti pojistného k roku 2015)</i>	<i>32</i>

Úvod

Mezinárodní obchod je jednou z nejdůležitějších oblastí pro rozvoj ekonomiky států. Kromě promítání se do růstu HDP dochází i ke zvyšování životní úrovně skrze rozšiřování sortimentu na místních trzích. Z teritoriálního hlediska je mezinárodní obchod velice důležitý. Zásoby všech druhů nerostných surovin nejsou k dispozici v každé zemi a různá klimatická podnebí umožňují jiný druh pěstování zemědělských plodin. V takovýchto případech je mezinárodní obchod neodmyslitelnou součástí ekonomiky. Avšak je potřeba překonat vzdálenosti, které obchodující země mezi sebou dělí. Proto je nedílnou součástí tohoto procesu přeprava.

Přeprava je ale nejrizikovější částí celého obchodního procesu. Jelikož během ní může nastat nespočet nahodilých událostí, jež tvoří riziko spojené nejen se ztrátou příjmů a zisků, ale také s poškozením dobrého jména společnosti, kdy je na včasném dodání přepravovaného zboží závislá jiná společnost. Při opožděném nebo neúplném doručení zásilky, mohou být vedeny pokuty a sankce na vývozce zboží, které jej mohou negativně ovlivnit. Jelikož má mezinárodní přeprava ve světě ohromný význam a neustále roste, nachází se v tomto ohromném řetězci mnoho obchodních vazeb, ve kterých účinkují především zprostředkovatelé a dopravci, které si většinou exportéři najímají k zajištění přepravy. I tyto subjekty se musí chránit během přepravy, protože v určité momenty přechází rizika za přepravovaný náklad na ně. Vůči těmto rizikům se lze chránit vcelku jednoduchým způsobem, kterým je pojištění.

Rostoucí objemy přeprav s sebou přináší i zvyšování rizik, proti kterým je potřeba patřičné opatření. Vůči těmto rizikům je vhodné pojištění přepravy, které sníží případnou škodu na majetku. Dnešní pojišťovny poskytují pojištění přeprav s celosvětovým územním rozsahem a nabídkou nejrozličnějších připojištění proti nahodilým událostem, které nejsou typické pro zemi vývozce, ale mohou být specifické pro zahraniční státy.

Cílem této bakalářské práce je nalezení klíčových faktorů, na základě všeobecných podmínek největších českých pojišťoven, které jsou rozhodující pro klienty při volbě České pojišťovny v oblasti přepravního pojištění.

Úvodní část práce je zaměřena na pojišťovnictví, pojištění a mezinárodní přepravu. Následující kapitoly upozorňují na rozdílnosti jednotlivých mezinárodních přepravních

rizik, jež jsou odlišné oproti těm tuzemským a jejich způsoby řešení. Následující část rozebírá celkový český pojistný trh, ze kterého se přechází do sektoru přepravního pojištění. Na základě tržních podílů v oblasti pojištění přepravy je Česká pojišťovna a.s. porovnána se svými největšími konkurenty v tomto odvětví, jejímž výsledkem je nalezení klíčových faktorů, dle kterých si klienti pro tento druh pojištění, volí právě Českou pojišťovnu.

1 Pojištění a pojišťovnictví

Pojišťovnictví je pojem pro specializovanou oblast ve finanční oblasti, patřící do terciálního sektoru národního hospodářství, které ve spojení s řadou možných rizik, pomáhá zajistit nejrůznější hodnoty, a to zdraví a života nevyjímaje. [1 s. 19]

1.1 Pojištění

Pojištění, jakožto druh finanční služby, je závazkem pojistitele vůči pojištěnému k omezení dopadů nahodilých událostí. Tento závazek stvrzuje pojistná smlouva, uzavřená mezi pojistitelem a pojistníkem. Pokud pojistník sjednává pojištění pro sebe sama, je zároveň i pojištěným. Pojistník a pojištěný mohou být nejen fyzické osoby, ale i právnické osoby. [2 s. 31]

Pojištění je vtaženo pouze k určitým událostem, které byly předem dohodnuté, a jejichž pravděpodobnost lze odhadnout. Mezi běžné pojistné události patří pojištění podnikatelských rizik, živelních pohrom, úrazy a úmrtí. [2 s. 31]

1.2 Pojišťovny v České republice

V České republice je pojišťovnictví upravováno zákonem č. 277/2009 Sb. Pojišťovny jsou zřizovány na základě koncese, kterou uděluje Česká národní banka od roku 2006. Vznik nové pojišťovny je také podmíněn základním kapitálem, který musí být minimální v rozsahu mezi 65 – 200 milióny Kč, a to v závislosti na tom, v jakém odvětví pojištění se hodlá pojišťovna pohybovat. Nově vzniklá pojišťovna musí být od založení schopna vyplácet pojistné plnění. [3]

1.3 Pojistná smlouva

Pojistnou smlouvu upravuje zejména občanský zákoník mezi paragrafy 2758 – 2872. Dále jsou některé vztahy mezi účastníky upravovány zvláštními předpisy, např. zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Forma pojistné smlouvy musí být písemná, avšak výjimku tvoří případy, kdy se pojištění uzavírá na dobu kratší než jeden rok, tzv. krátkodobé pojištění. Potvrzením o uzavřené smlouvě je pojistníkovi vydána pojistka pojistitelem. Pojistná smlouva musí obsahovat určité náležitosti – číslo smlouvy,

určení pojistitele a pojistníka, pojistnou událost a pojistné nebezpečí, pojistnou dobu, výši a splatnost pojistného, určení oprávněné osoby. [4][5 § 2777]

Po oznámení pojistníkem nebo pojištěným o vzniku pojistné události je povinností pojistitele, bez zbytečných odkladů zahájit nutné šetření, vedoucí ke zjištění jeho povinnosti plnit. Pokud pojištěný prokáže fakt pojistiteli, že má nárok na své pojistné, začíná povinnost pojistníka plnit. [5 § 2797]

2 Mezinárodní přeprava

Přepřavou se rozumí souhrn aktivit, zahrnující nejen vlastní přemísťovací proces, ale také i služby s tímto procesem spjaté, jako např. nakládka, vykládka a překládka zboží, meziskladování, zprostředkování souvisejícího pojištění, vyřizování celních formalit, apod. Mezinárodní se stává ve chvíli, kdy jsou subjekty v tomto procesu z odlišných státních celků. [5]

2.1 Subjekty v mezinárodní přepravě

Kromě základních subjektů, kterými jsou odesílatel a příjemce, se v tomto procesu vyskytují i další subjekty, které jsou hojně využívány těmi základními. Jedná se o dopravce a zasílatele (speditéry). Speditéři jsou velmi důležitým subjektem v mezinárodní přepravě, jelikož více jak tři čtvrtě mezinárodních přeprav zprostředkovávají právě oni. [6 s. 510]

2.1.1 Dopravce

Dopravce je osobou, dle § 2555 občanského zákoníku, jenž se zavazuje přepřavit cizí věc jako zásilku pro cizí potřebu, z místa odeslání do místa určení, za úplatu neboli přepravné. Toto vše tak dopravce činí vlastním jménem na vlastní účet a riziko, včetně vlastních prostředků. Přepřava uskutečněná dopravcem, musí být provedena s odbornou péčí do místa určení, a to v ujednané době. Namísto potvrzení o převzetí zásilky může dopravce vystavit odesílateli náložný list, který představuje cenný papír s právem požadovat vydání zásilky. Za škodu je dopravce odpovědný od převzetí zásilky do jejího vydání příjemci. Avšak to neplatí, pokud dopravce prokáže, že ani s vynaloženým úsilím odborné péče nemohl škodu odvrátit anebo byla zapříčiněna:

- vlastníkem, příjemcem či odesílatelem zásilky;

- vadou nebo přirozenou povahou zásilky, včetně přirozeného úbytku;
- vadou obalu přepravované zásilky, na který dopravce nebyl odesílatelem předem upozorněn. [5 § 2555 až 2572]

Závazek mezi dopravcem a odesílatelem upravuje smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku a smlouva o nájmu dopravního prostředku. [5 § 2566]

2.1.2 Zasílatel

Zasílatel se na základě zasílatelské smlouvy zavazuje příkazci, že mu obstará vlastním jménem na jeho účet přepravu zásilky z určitého místa na jiné určité místo, popřípadě i obstará další úkony s přepravou související (skladování, pojištění, balení, celní odbavení apod.), a příkazce se zavazuje zaplatit odměnu zasílateli za jeho služby. Zasílatel může využít k obstarání přepravy i dalšího zasílatele (mezizasílatel). Na základě zájmů příkazce, se kterými je zasílatel obeznámen, ujedná zasílatel, s vynaložením odborné péče, způsob a podmínky přepravy. Pokud zasílatel neprokáže při vzniku škody na zásilce, že škoda nemohla být odvrácena, je povinen tuto škodu příkazci uhradit. [5 § 2471 až 2478]

Zasílatelé se sdružují do nejrůznějších svazů a sdružení. Jednou z nejznámějších je Mezinárodní sdružení zasílatelských firem – FIATA (Fédération internationale des associations de Transitaires et Assimilés), jejímž cílem je koordinace činnosti a unifikace používaných spedičních dokumentů. FIATA je nevládní organizací, ve které je sdruženo přibližně 40 000 spedičních a logistických firem, které zaměstnávají 8 až 10 miliónů zaměstnanců ze 150 zemí. [7]

2.2 Přeprava dle oborů

V mezinárodní přepravě je často zapotřebí využití nejrůznější dopravní prostředky, ať už za účelem rychlejšího, bezpečnějšího nebo efektivnějšího doručení zboží nebo z důvodu, že se místo přijetí nachází na odlišném kontinentě. V mezinárodním obchodě je přeprava zboží dělena na silniční, železniční, leteckou, námořní a říční. Toto základní rozdělení některé zdroje rozšiřují i o poštovní a kurýrní přepravu. [8 s. 161]

2.2.1 Silniční přeprava

Silniční přeprava je neustále rostoucím oborem v mezinárodní přepravě. Oproti ostatním oborům sčítá řadu výhod, jako jsou rychlost, možnost nepřetržité kontroly, operativnost

a především dodání z domu do domu, které dělají tento obor nezastupitelným. Ovšem s sebou i tento druh přepravy přináší jisté nevýhody, a to především poškozování životního prostředí skrze výpary a závislost na omezených zásobách fosilních paliv, jejichž cena bude neustále růst. S rostoucím využitím silniční dopravy se i z teoretického hlediska zvyšuje riziko dopravní nehody. Jednou z mála zemí v EU, ve které počet dopravních nehod narůstá, je i Česká republika. [8 s. 165]

Po druhé světové válce byla potřeba obnovit obchod a obchodní vazby mezi státy, a tak v roce 1948 v Ženevě vznikla Mezinárodní unie silničních dopravců – IRU (International Road Transport Union). S nabývajícím počtem mezinárodních obchodů byla potřeba jednotná úprava smluvních dokumentů mezi přepravci a dopravci. K unifikaci došlo v roce 1956, kdy vstoupila v platnost Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR). Tuto úmluvu ratifikovala i tehdejší Československá socialistická republika v roce 1974. Úmluva CMR je v mezinárodní nákladní silniční dopravě základním předpisem, jenž stanovuje práva a povinnosti smluvních stran. [8 s. 165]

2.2.2 Železniční přeprava

Železniční doprava je kolejovou dopravou, realizována skrze železniční dráhy, a z hlediska mezinárodního obchodu je velice významná. Ačkoliv se se od tohoto druhu dopravy začalo od druhé poloviny dvacátého století upouštět, jelikož začala být postupně nahrazována silniční a leteckou dopravou, je stále nenahraditelným přepravcem velkých objemů materiálů (uhlí, železná ruda, apod.) Oproti svému největšímu konkurentovi, dopravě silniční, se železniční doprava vyznačuje relativně nízkou spotřebou energie na tunokilometr. [8 s. 164]

Železniční nákladní doprava se dělí na:

- vozové (je třeba nejméně jeden samostatný vůz, ke kterému je vždy potřeba nákladní list);
- kusové (paletizovaná nebo nepaletizovaná podoba). [8 s. 164]

V mezinárodní železniční dopravě je mnoho úmluv, které upravují pohyb v kolejové dopravě. Nejvýznamnější úmluvou pro přepravu zboží je Úmluva o mezinárodní silniční dopravě – COTIF (The Convention concerning International Carriage by Rail). Strany této úmluvy tvoří jako členské státy Mezivládní organizaci pro mezinárodní železniční

přepravu – OTIF (Intergovernmental organisation for International Carriage by Rail). Od roku 2006 platí revidovaná Úmluva o mezinárodní železniční přepravě tzv. COTIF 99. [8 s. 164][9]

2.2.3 Letecká přeprava

Letecká doprava je nejmladším a nejrychleji se rozvíjejícím druhem dopravy. Spolehlivost, rychlost, přeprava velkého objemu zboží jsou prvky, pro které je letecká doprava využívána. Tento druh dopravy přispívá k rychlému ekonomickému růstu z důvodu rychlého dopravního propojení celého světa. Při volbě letecké dopravy je velmi důležitou složkou volba obalu a znalost rozměrů a hmotnosti zásilky. Kromě vysokých nákladů na tento druh přepravy jsou negativními prvky znečištění vyšších vrstev atmosféry nebo hluk. [8 s. 165]

Jednou z nejvýznamnějších leteckých nevládních mezinárodních organizací je Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA – International Air Transport Association). S ohledem na rozdílné podmínky provozu v různých světadílech, byly vytvořeny organizací IATA tři dopravní konferenční oblasti:

- Evropa a Afrika s přilehlými ostrovy;
- Severní, Střední a Jižní Amerika s přilehlými ostrovy;
- Asie, Austrálie s přilehlými ostrovy. [9]

Pro letecké dopravce je základním informačním zdrojem soubor předpisů a postupů tzv. TACT – The Air Cargo Tariff. V případě potřeby přepravy nebezpečného nákladu je vydávána organizací IATA příručka IATA DGR (IATA Dangerous Goods Regulations), jež je používána jako referenční příručka pro přepravu nebezpečného materiálu. [9]

2.2.4 Námořní přeprava

Jedná se o nejstarší dodnes používané odvětví přepravy, které společně s leteckou dopravou jsou jedinými odvětvími, které uskutečňují mezikontinentální dopravu. V mezinárodním obchodě je stále hojně využívána a neustále dochází k její modernizaci s využitím nových technologií. Námořní přeprava skýtá možnost přepravy ohromného množství nákladu na velké vzdálenosti. Z ekonomického hlediska je využití tohoto druhu dopravy velice výhodné, avšak za cenu poměrně dlouhé doby doručení, oproti jiným

druhům dopravy. Z hlediska historie pojištění, je námořní přeprava velmi důležitá, jelikož dle námořního pojištění (Marine Insurance) je pojmenován celý pojistný obor. [8 s. 168].

Námořní doprava a přeprava se dělí na:

- liniovou – jedná se o pravidelnou dopravu podle jízdního řádu, po předem stanovených a pravidelných linkách, přepravují se kusové zásilky, a to konvenčně (smíšené kusové zásilky) nebo v kontejnerech;
- trampovou – je provozována bez vymezené přepravní oblasti a bez předem stanoveného jízdního řádu, načež je přepravné sjednáno nezávisle případ od případu, a to podle situace na trhu. Tento druh dopravy nachází největší uplatnění v přepravě hromadných nákladů (uhlí, obilí, cukr, rudy, apod.). [8 s. 168][9]

V námořní přepravě existují mezinárodní pravidla, kterými se tato přeprava řídí. Tato pravidla upravují přechody odpovědnosti námořního zboží mezi jednotlivými subjekty zásobovacího řetězce. V mezinárodní námořní dopravě nalezneme úmluvy jako např. Hamburská pravidla, Haagská pravidla, Cogs (Carriage of Goods by Sea Act), Haagsko-vybijská pravidla, Rotterdamská pravidla atd. [8 s. 169 – 170][9]

2.2.5 Říční přeprava

Říční dopravou je rozuměna doprava po vodních cestách. Tento dopravní obor způsobuje nejméně škod na životním prostředí a je vhodný pro přepravu substrátu, u nichž není podmíněna rychlost přepravy (sypké a tekuté zboží). Říční doprava je také vhodná pro přepravu těžkých a nadrozměrných nákladů. Na českém zahraničním obchodě se říční doprava podílí pouze z 1,5 – 2 procent, zatímco po vnitrozemských vodních cestách je v Evropě realizováno přibližně 40 procent přeprav. [8 s 171]

Říční přeprava je využívána nejen z ekologických důvodů, ale také umožňuje přepravu nadrozměrného zboží a cena nákladů je nižší, oproti jiným přepravním oborům. Nevýhodou je pak malá rychlost dopravy a sezónnost. [8 s. 171]

Kromě vnitrostátních právních úprav existují úmluvy a dohody o přepravách zboží po vnitrozemských vodních cestách. Mezinárodní říční úmluvou je Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI – Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway). Říční

přepravou se také zabývá Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách (ADN) a Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN). [10]

2.3 Rizika v mezinárodním obchodě

Jak definuje Smejkal [11 s. 89] „*Riziko je situace, v níž existuje možnost nepříznivé odchylky od žádoucího výsledku, ve který doufáme nebo ho očekáváme.*“ Podnikání na zahraničních trzích však skýtá některá specifická rizika, jako jsou vývoje měnových kurzů, ekonomické či politické proměny na zahraničních trzích, obchodně-politické podmínky pro přeshraniční obchod atd. Dále jsou pak některá rizika zvýšena, jako např. riziko přepravní nebo komerční. Tato zvýšená rizika jsou spojena s geografickou vzdáleností mezi jednotlivými trhy, rozdílností v obchodních zvyklostech, odlišnostmi v právních předpisech jednotlivých států, nižší přísun informací na zahraničním trhu oproti trhu tuzemskému. [8 s. 180]

Dřívější pojetí rizika se orientovalo především na využívání dostupných instrumentů pro omezení rizika tj. přenesení negativního důsledku rizika na pojišťovnu. V nových přístupech, označovány jakožto řízení rizika – risk management, jde především o aktivní přístup k rizikům, během kterého jde o zvážení rizika a následného vytvoření takových pravidel a postupů, které uvnitř společnosti zajistí naplnění strategických cílů, při co nejefektivnějším využití zdrojů, a co největším limitováním záporných dopadů těchto rizik. [8 s. 180]

Riziko může mít však i pozitivní dopad při mezinárodním obchodování. Jestliže se podnik rozhodne operovat i v zahraničí, snižuje tím závislost na trhu domácím. Z počátku se může některý faktor jevit jako vysoké riziko, při podnikání na zahraničním trhu, avšak situace se může vyvinout zcela kladně a přinést tak výhodnější výsledek oproti plánovanému. Rozdělení svých aktiv do více různých trhů, mívá pro podnik příznivý vliv na celkovou stabilitu jeho podnikání. [8 s. 180]

Vyhnutím se, přenesením na jiný subjekt nebo rozdělením mezi více různé subjekty lze v jednotlivých případech riziko omezit, ale jeho existenci z hospodářské činnosti vyloučit nelze. K lepším hospodářským výsledkům nepomáhá vyhýbání se či nepodstupování rizik,

ale k nevyužití podnikatelských příležitostí, pro které je podstoupení rizik podmínkou. [8 s. 181]

2.4 Druhy rizik

V mezinárodním prostředí představují rizika vcelku rozmanitou skupinu. Obecnými kritérii pro dělení rizik jsou měřitelnost, vlivy na výsledek, oblasti rozhodování, příčiny vzniku apod. Proto se následující podkapitoly budou zabývat riziky, se kterými se společnosti setkávají, především při realizaci mezinárodního obchodu. Jedná se o skupiny:

- tržní rizika;
- komerční rizika;
- přepravní rizika;
- teritoriální rizika;
- kurzová rizika;
- rizika odpovědnosti a další typy rizik. [8 s. 182]

2.4.1 Tržní rizika

Rizika tohoto typu jsou označována jako důsledky změn tržních podmínek, kvůli kterým společnost nedocílí předpokládaných výsledků či utrpí ztrátu. Tato rizika si však nese každý podnikatelský subjekt, a to nejen v zahraničním obchodě, ale také uvnitř své vlastní ekonomiky. Rozdílem u zahraničních trhů je však modifikovaná působnost, a to např. rozdílný vývoj na rozličných trzích, které mohou být zapříčiněny změnou vztahu nabídky a poptávky po určitém zboží, celkovou konjunkturou situací ve specifických zemích, změnou postavení rozhodujících dodavatelů a odběratelů apod. [8 s. 183 – 184]

2.4.2 Komerční rizika

Tato rizika vyplývají z nesplnění závazku obchodním partnerem. Kromě vztahů mezi importérem a exportérem se dotýkají i průvodních služeb, jež jsou využívány v obchodě, jako jsou např. vztahy k pojišťovnám, kontrolním společnostem, dopravcům, zasílatelům apod. Na zahraničním trhu jsou tato rizika značně vyšší, oproti trhu domácímu, a to pro své odlišnosti těchto trhů, ať už kvůli sociálně-kulturním zvláštnostem, právním či ekonomickým podmínkám, obchodním zvyklostem aj. [8 s. 185–186]

2.4.3 Přepravní rizika

Charakteristická pro tato rizika jsou operace s hmotným zbožím v mezinárodním obchodě. Ztrátu či poškození zboží v průběhu dopravy utrpí v danou chvíli ten subjekt, který v určitém okamžiku nesl toto riziko. Nejčastějším nositelem tohoto rizika bývají prodávající či kupující, avšak se toto riziko vztahuje i na dopravce, popřípadě i speditéra, a to tím, že během průběhu dopravy přebírají odpovědnost za toto zboží. Dodací podmínky, které se sjednávají v kontraktu, mají za úkol přesně vymezit, kdo v jakém okamžiku nese riziko za přepravované zboží. Vymezení povinností smluvních stran v kupní smlouvě, jako např. odvolání se na INCOTERMS, a vhodným zajištěním přepravované dodávky je prevencí tohoto rizika. [8 s. 187]

2.4.4 Teritoriální rizika

Z tohoto pojmu plynou rizika spojené s nejistotou politického a makroekonomického vývoje dílčích zemí. Nicméně mohou být dopadem administrativních opatření, bojkotu zboží, embarga, přírodních katastrof apod. Kromě negativního vlivu na výsledky individuálních obchodních transakcí, které tato rizika způsobují, jsou taktéž nepříznivé pro budoucí realizaci podnikatelské činnosti a záměrů v různých zemích. Skupina teritoriálních rizik je často velmi obtížně kvantifikovatelná. [8 s. 187]

2.4.5 Kurzová rizika

Veškeré formy mezinárodních hospodářských vztahů jsou spojeny s tímto typem rizika a je následkem proměnlivosti vývoje kurzů jednotlivých měn. Výraznější změny kurzů měn mohou mít za následek u podniků ztrátu cenové konkurenceschopnosti na zahraničním trhu, a to jim zabraňuje v naplnění původních záměrů. V opačném případě může tato změna přístup na určitý trh podniku usnadnit. [8 s. 188]

Absolutní prevence proti dopadu následků tohoto typu rizika neexistuje. Společnosti mohou do jisté míry využívat dostupných postupů a nástrojů, které omezují dopady negativních vlivů spojené s kurzovním rizikem. Mezi nejvýznamnější se řadí vhodná volba měny, operace na devizových trzích, prodej nebo podstoupení pohledávky, využití měnových doložek a tvorba rezervy na krytí kurzového rizika. [8 s. 188–191]

2.4.6 Rizika odpovědnosti za výrobek

Spojitost těchto rizik je vázána na širokou ochranu spotřebitele na trzích určitých vyspělých zemí, obzvláště v USA a EU. Odpovědnost za škody na zdraví nebo majetku, jenž utrpí osoby v důsledku vad výrobku, vždy v těchto zemích nese výrobce. Jedním ze základních požadavků pro export některých výrobků pro vyspělé země je bezpečnost těchto výrobků. Nejlepším a nepostradatelným nástrojem ochrany vůči tomuto riziku při exportu na vyspělé trhy je pojištění. [8 s. 192]

2.5 Pojištění rizik v mezinárodním obchodě

Rizika jsou spojena se všemi druhy podnikatelských aktivit, avšak v mezinárodním obchodě jsou poněkud odlišná oproti domácím. Tyto rizika se navíc předvídají a odstraňují daleko hůře, a proto je potřeba vynaložit větší pozornost jejich prevenci. V případech, ve kterých hrozí riziko vysokého vzniku pojistné události, se využívá tzv. zajištění, což slouží k rozložení rizika na větší počet pojišťovacích či jiných finančních subjektů. Mezi nejužívanější typy pojištění v mezinárodním obchodě spadají:

- pojištění přepravních rizik:
 - přepravovaného nákladu (karga),
 - dopravních prostředků (kaska);
- pojištění úvěrových a investičních rizik;
- pojištění odpovědnosti za škodu;
- pojištění veletrhů a výstav. [8 s. 197]

2.6 Pojištění přepravních rizik

Hmotné přesouvání zboží z míst odeslání do míst určení tvoří vcelku rizikovou část obchodní operace, obzvláště pak při realizaci mezinárodní přepravy. Několikaletá námaha prodávajícího i kupujícího může být znehodnocena nahodilou skutečností, poškozením přepravovaného zboží či dopravního prostředku, která nastane během přepravy. Do jisté míry lze odstranit ztráty vznikající neodvratitelnými i ovlivnitelnými událostmi pojištěním. Dle Machkové [8 s. 199] „*Nejčastějšími původci škod, s nimiž se můžeme v mezinárodní přepravě setkat, jsou:*

- *působení přírodních jevů nezávislých na lidské vůli (zemětřesení, povodně, údery blesku, vichřice, laviny atd.);*
- *důsledky lidské činnosti (autohavárie, vykolejení vlaků, zřícení letadel, havárie lodí atd.);*
- *nedostatky spojené s uložením nákladu (působení vlhka či tepla, překocení nákladu atd.);*
- *neodborné zacházení s nákladem;*
- *krádeže a jiné násilné činy;*
- *přirozená povaha zboží (koroze, vyschnutí, zapaření, kazivost, působení plísní atd.);*
- *události válečného či politického charakteru;*
- *další nespecifikované vlivy katastrofického charakteru jako působení hmyzu či hlodavců, radioaktivního záření apod. “*

Jak již bylo zmíněno, tak škodu utrpí vždy ta strana kupní smlouvy, jež nesla riziko ztráty a poškození dle dodací podmínky v okamžiku škodní události. Z důvodu rozdílného odpovědnostního stupně zatížení k přepravovanému zboží mezi prodávajícím a kupujícím, dopravcem a zasílatelem, se v mezinárodní přepravě užívají dva základní druhy pojištění:

- přepravní pojištění (přepravy zboží);
- odpovědnostní pojištění (odpovědnosti dopravce resp. zasílatele). [8 s. 199]

2.7 Smluvní zajištění přepravních rizik

Společné pro přepravní a odpovědnostní pojištění v mezinárodním obchodě jsou poskytnuté náhrady za poškození, zničení nebo ztrátu přepravované zásilky v době přepravy. Avšak v rozsahu pojistného krytí se tyto pojištění rozcházejí. [8 s. 200]

Pojištění odpovědnosti chrání dopravce a zasílatele z příslušných odpovědnostních smluv, a to tím, že pojišťovny za ně uhradí škody oprávněným osobám, za kterou nesli během přepravy zboží právní odpovědnost. Pro jednotlivé přepravní obory, které mají základ v platných mezinárodních úmluvách, existují limity odpovědnosti dopravců, které jsou s ohledem na:

- rozsah odpovědnosti (v případě událostí, které nemohl odvrátit, může být dopravce odpovědnosti zproštěn);
- výši odpovědnosti (pokud škoda, za kterou odpovídá, převyšuje mezinárodní úmluvou stanovený limit). [8 s. 200]

Na základě takovýchto důvodů se sjednávají univerzální pojištění přepravy tzv. karga, sloužící pro případy poškození, zničení či pohřešování přepravovaných zásilek, které v důsledku jakékoliv nahodilé události v průběhu přepravy neočekávaně a nahodile nastaly a nebyly v pojistné smlouvě vyloučeny. [8 s. 200–201]

Toto pojištění slouží taktéž k úhradě škod, které přesahují dopravcův limit odpovědnosti, které nelze po dopravci vymáhat. Pojišťovny tak v rámci přepravního pojištění často poskytnou plnění pojištěnému subjektu i za škody, jenž nese dopravce z právní odpovědnosti. Pojišťovny dále uplatňují postih vůči těmto dopravcům. [8 s. 201]

V přepravním pojištění se taktéž lze setkat s výlukami z pojištění. Absolutními výlukami jsou škody způsobené:

- pojistníkem nebo zástupci pojistníka;
- vědomou nedbalostí či z důvodu požití alkoholu nebo jiných návykových látek;
- vědomým porušením dopravních předpisů;
- vlastní vadou nebo obalem pojištěného předmětu;
- vadným ložením přepravovaného předmětu. [8 s. 202]

Existují i relativní výluky, které pojišťovny obvykle nepojišťují, avšak je možné je zahrnout do pojištění, a to sepsáním separátního ujednání, což je obvykle spojeno s vyšším pojistným. Mezi tyto výluky patří škody zapříčiněné:

- přirozenou povahou zboží, podléhající vnitřní zkáze;
- ionizačním či radioaktivním zářením (nikoliv přírodním);
- válečnými nebo politickými skutky. [8 s. 202]

Aby nárok na odškodnění z přepravy v mezinárodním obchodě byl platný, je podmínkou dokázat vznik pojistné události, a taktéž doložit příslušné dokumenty jako jsou faktura, přepravní dokumenty, pojistka aj. [8 s. 202]

2.7.1 Jednorázová pojistná smlouva

Tento typ pojištění poskytuje pojistnou ochranu před riziky, které plynou pouze z jedné konkrétní kupní smlouvy. Obsah této smlouvy musí být naplněn všemi předepsanými náležitostmi. Pro nepravidelné či svým obsahem charakteristické obchodní operace je tento typ pojištění nejvhodnějším. [8 s. 201]

2.7.2 Rámcová pojistná smlouva

Oproti jednorázové pojistné smlouvě se rámcová uzavírá na konkrétní časové období, obvykle na jeden rok. Vztahuje se na četnější přepravní, komerční nebo finanční aktivity a rozsah ochrany před pojistnými riziky bývá někdy širší. Velcí exportéři, importéři nebo významné spediční společnosti tento typ pojistné smlouvy využívají nejvíce tak, že často pojistí svá rizika ze svých aktivit vůči všem svým zákazníkům, kteří bývají velice často z jiných zemí. Tímto způsobem pojistník pojistí veškeré přepravy, jež se ve sjednaném období uskutečnily. [8 s. 201]

Stejně jako u jednorázové smlouvy musí rámcová smlouva mít ve svém obsahu zařazeny všechny předepsané náležitosti, nicméně její obsah včetně náležitostí bývá složitější. Výhodou je ale zjednodušené výkaznictví pojistných případů a taktéž i dílčí výhody v pojistných podmínkách jako např.:

- možnost opožděného hlášení jednotlivých pojistných případů;
- méně podrobný popis jednotlivých pojistných věcí;
- výhodnější použití tarifů pojistného a další. [8 s. 202]

2.8 Rozsah pojistného krytí

V pojistných podmínkách u jednotlivých pojišťoven se rozsah pojistného krytí často liší. V České republice jsou pojištěním kryta veškerá rizika, která nejsou v pojistné smlouvě výslovně vyloučena. Jedná se o tzv. zásadu univerzality pojistného krytí. Takto je pojistník chráněn, že opomene některá rizika pojistit. [8 s. 203]

Anglická námořní pojistka (Marine Policy – MAR) je označení pro systém pojišťování, jenž se vyvinul ze zvyklostí britských námořníků a dodnes je nejpoužívanějším při pojištění mezinárodních přeprav. Tradiční použití tohoto systému je v námořní přepravě,

ale také i u jiných druhů přeprav s užitím vlastních pojistných podmínek *Institute Cargo Clauses*. [8 s. 203]

Pojistné podmínky MAR se označují symboly A, B nebo C, ale žádná z uvedených druhů pojištění (*Institute Cargo Clauses*) nemají v sobě zahrnuta válečná a politická rizika. Tato rizika je však možné kdykoliv dojednat separátně. [8 s. 203]

Institute Cargo Clauses – typ A – pojistné krytí je zde poskytnuto v nejširším možném rozsahu, je tzv. univerzální. Pojištění se vztahuje na veškerá rizika, která nebyla výslovně vyloučena. [8 s. 203]

Institute Cargo Clauses – typ B – tento typ pojištění poskytuje pojistné krytí pouze na rizika, která byla taxativně ujednána. Tato rizika se dělí do tří skupin:

- nahodilé události, u kterých není potřebou dokazování bezprostřední příčina škody;
- nahodilé události, u kterých je potřeba prokázání této skutečnosti postiženým;
- vážná poškození a ztráty celých obalových kusů. [8 s. 203]

Vandalismus, sabotáže, terorismus aj. důsledky záměrných protiprávních činů jsou vždy ze škody vylučovány. [8 s. 203]

Institute Cargo Clauses – typ C – jedná se o nejužší rozsah pojistného krytí a kryje pouze výslovně ujednaná rizika. Přínosem rozsahu tohoto typu pojištění je poskytnutí krytí nejvýznamnějších rizik, a to za nízké pojistné. [8 s. 203]

Pokud je potřebou v mezinárodní přepravě pojistit přepravu proti válečným či politickým rizikům, využívají se nejčastěji anglické pojistné podmínky, *Institute War Clauses* a *Institute Strike Clauses*. [8 s. 203]

2.9 Společná havárie

Společná havárie (*general average*), jakožto nástroj námořního práva, má své počátky již ve starověku. Kodifikace společné havárie byla již v právu římském pod označením tzv. rhodského aktu, vrhu do moře. Toto právo řešilo úhradu škody, která vyplývala ze svržení části nákladu do moře, avšak úmyslným, za účelem záchrany celé lodi. Tehdejší středověké evropské námořní mocnosti princip společné havárie převzali a uplatňovali. Tyto používané zvyklosti se v letech 1864 a 1877 sumarizovali, na námořních

konferencích v Yorku a Antverpách, a byly zpracovány do tzv. York-Antverpských pravidel. S nepatrnými úpravami se tato pravidla používají dodnes. [8 s. 204]

Ačkoliv nejsou tato zmíněná pravidla součástí obecné platné právní normy, většina prvořadých subjektů, jenž se podílí na realizování mezinárodní námořní a říční dopravy, či služeb s ní bezprostředně souvisejících, je používá a uplatňuje. Nalezne se však i mnoho států, jenž tato pravidla do své tuzemské legislativy začlenily, a tím upravují provozování námořní, či dokonce i říční přepravy. [8 s. 204]

Mezi účastníky společné havárie jsou spravedlivě rozděleny přinesené oběti pomocí tzv. dispašního řízení (average adjustment). Tento průběh a celý postup se řídí pomocí York-Antverpských pravidel. V rámci pojištění přepravních rizik lze však smluvně eliminovat případné riziko příspěvku do společné havárie. [8 s. 204]

2.10 Výše a splatnost pojistného

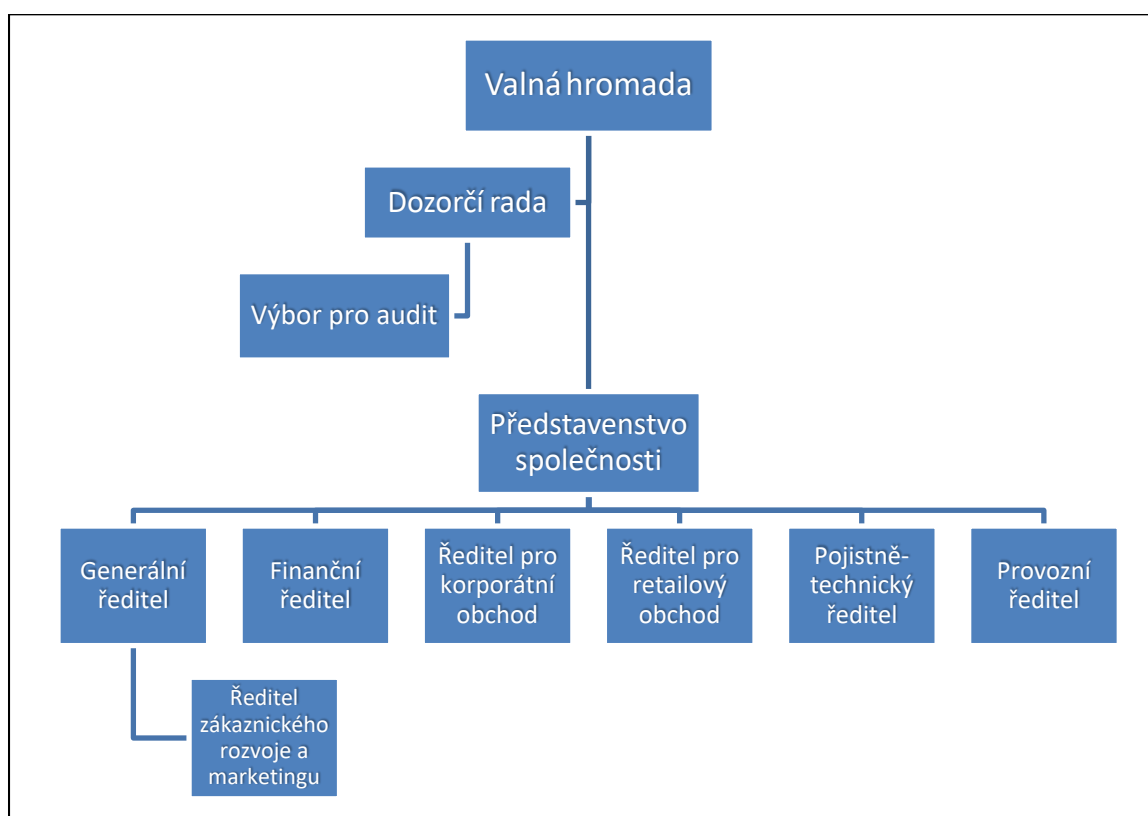
Hodnotu pojistného si pojišťovny určují sami, a to s ohledem na své sazebníky. Nejčastější výší bývá procentuální hodnota z pojistné sazby a je ovlivněna:

- druhem zboží;
- rozsahem pojistného krytí;
- délkou a charakterem přepravní trasy;
- použitím dopravních prostředků.

V pojistné smlouvě se sjednává splatnost, a taktéž i forma úhrady pojistné částky. Pokud se jedná o rámcovou smlouvu, pojistné může být placeno dle dohody uvedené v pojistné smlouvě. Avšak u jednorázové pojistky se nejčastěji úhrada pojistného hradí v plné výši jednorázově. [8 s. 201]

3 Pojištění přepravy Českou pojišťovnou

Česká pojišťovna a.s. je univerzální pojišťovna, která poskytuje životní i neživotní pojištění se svou 190letou tradicí. Dnes je Česká pojišťovna součástí Generali CEE Holdingu, jedné z největších pojišťovacích skupin ve střední a východní Evropě, jenž je součástí skupiny Generali. Česká pojišťovna poskytuje individuální životní i neživotní pojištění, a to od malých klientů až po ty velké v oblastech průmyslových a podnikatelských rizik a zemědělství. Od roku 1948 až do roku 1991 měla tehdejší Československá pojišťovna monopolní postavení, a ačkoliv byl zákonem o pojišťovnictví v roce 1991 otevřen trh, stále si i dnes drží své výsadní postavení. Tržní podíl České pojišťovny za rok 2016 v životním pojištění dosahoval na domácím trhu 18,8 %, v neživotním 24,8 % a její celkový tržní podíl byl 22,6 %. Ve všech třech zmíněných oblastí si drží Česká pojišťovna prvenství s největším tržním podílem v České republice. [12][13][14][15]



Obr. 1: Základní organizační schéma České pojišťovny

Zdroj: Vlastní zpracování na základě čtvrtletní zprávy České pojišťovny k 30. 9. 2016

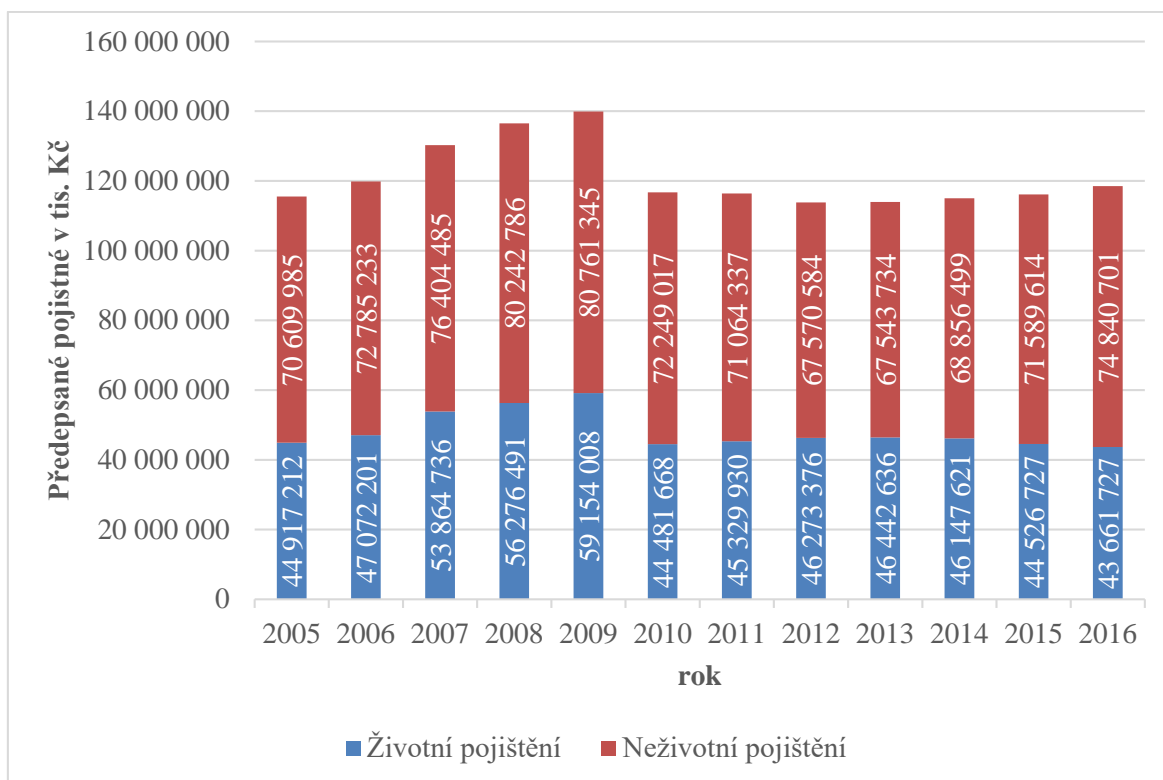
3.1 Český pojistný trh

V České republice je založeno zájmové sdružení na organizaci a podporu vzájemné pomoci, spolupráce a zabezpečení zájmů pojišťoven a zajišťoven s názvem Česká asociace pojišťoven. Tato asociace sdružuje 25 řádných členů, mezi kterými je i Česká pojišťovna. Podíl všech členských pojišťoven tohoto sdružení je v ČR na celkovém předepsaném pojistném téměř 97 %. [16]

Tabulka 1 – Vývoj předepsaného pojistného České asociace pojišťoven v životním a neživotním pojištění v letech 2005 – 2016 v tis. Kč

rok	ŽP	NŽP
2005	44 917 212	70 609 985
2006	47 072 201	72 785 233
2007	53 864 736	76 404 485
2008	56 276 491	80 242 786
2009	59 154 008	80 761 345
2010	44 481 668	72 249 017
2011	45 329 930	71 064 337
2012	46 273 376	67 570 584
2013	46 442 636	67 543 734
2014	46 147 621	68 856 499
2015	44 526 727	71 589 614
2016	43 661 727	74 840 701

Zdroj: Vlastní zpracování na základě ročních statistik České asociace pojišťoven



Obr. 2: Vývoj předepsaného pojistného České asociace pojišťoven v životním a neživotním pojištění v letech 2005 – 2016

Zdroj: Vlastní zpracování na základě ročních statistik České asociace pojišťoven

Z předcházející tabulky a grafu je viditelné, že na českém pojistném trhu převládá neživotní pojištění. Do roku 2009 měly životní i neživotní typy pojištění rostoucí tendenci. V roce 2010 došlo k propadu oproti předcházejícímu roku o více jak 16,5 %, který činil více jak 231 miliard Kč. V oblasti životního pojištění se jednalo téměř o 25% propad. Od roku 2010 se však životní pojištění pomalu vzpamatovávalo a postupně začalo růst, meziročně cca o 1,6 %. Avšak předepsané pojistné z neživotního pojištění dále klesalo, a jelikož neživotní pojištění na českém trhu převládá, samozřejmě se to odrazilo i na celkovém předepsaném pojistném České republiky. V roce 2014 však nastal zvrat, kdy se růst a pokles vystřídal mezi životním a neživotním pojištěním. Ačkoliv předepsané pojistné v neživotním pojištění začalo opět stoupat, jeho celkový tržní podíl v roce 2016 tvořil 58,34 % a to je oproti roku 2009 téměř 15% pokles.

3.2 Pojištění přepravy na českém trhu

V České republice panuje období růstu a tuzemským exportérům se daří, a to jak velkým nadnárodními korporacím, tak i malým a středním podnikům. Nicméně u mnohých malých a středních firem panuje mylná představa o úplném ručení dopravce za škody způsobené

během přepravy. Ačkoliv malé a střední podniky jsou tažnou silou tuzemské ekonomiky, často podceňují pojištění při exportu. Dle průzkumu Asociace malých a středních podniků a živnostníků z roku 2016 bylo zjištěno, že pouhých 21 % těchto malých a středních firem své pohledávky při exportu pojišťuje. Tyto vývozy malých a středních podniků nejsou pouze do členských států Evropské unie, nýbrž 50 % těchto vývozů je uskutečněno do evropských zemí mimo EU a dalších 34 % do zemí Společenství nezávislých států. [17]

I přesto, že malé a střední podniky jsou v této oblasti zranitelnější než velké společnosti, jsou téměř čtyři pětiny těchto podnikatelů ochotni riskovat případnou škodu v plném rozsahu. Tyto podniky pohlíží na tuto záležitost spíše z pohledu dalších nákladů, které budou muset vynaložit, a tím se připraví o další část z jejich zisku. Pravděpodobně nepomýšlejí ani na dobré jméno společnosti, které se může kdykoliv poškodit a následně to může mít za následek ztrátu i dlouhodobých partnerů. Přitom v oblasti obchodu je brána jako nejrizikovější část právě přeprava. Je tedy opravdu zarážející, že až 79 % malých a středních podniků je toto riziko ochotna podstoupit, a to i do zemí Asie. [17]

Pro představu je zde uveden jednoduchý případ. Zásilka v hodnotě 15 000 € s hmotností 5 000 kg má být přepravena lodí. Cena přepravy je stanovena na 2 000 €. Kargo pojištění činí 0,5 % z hodnoty zboží, což je včetně přepravy 85 €. Pokud přijde na odškodnění dle předpisu pro námořní přepravu, dopravce poskytne 2,0 SDR¹ za kilogram, tudíž při úplné ztrátě 5 tun nákladu to činí 10 000 SDR, což je při přepočtu 12 745,95 €. Jak je patrné z příkladu, exportéra by poskytla ztráta více jak čtyři tisíce euro. A proto je vhodné si v tomto případě zásilku připojistit.

Jak již bylo zmíněno, tak u těchto malých a středních podniků dochází i k nedostatku informovanosti v oblasti pojištění vývozu. Žijí v mylné představě, že dopravce nese odpovědnost za škodu na zásilce v plné výši, ale netuší, že dopravce, ačkoliv nese odpovědnost za zásilku od doby jejího převzetí, má každý druh dopravy své specifické výluky. Mezi univerzální se řadí například zásah vyšší moci, avšak prokázání pojišťovně a odesílateli náleží stále dopravci. Prokazování značně ztížila i v roce 2016 uprchlická krize, jež postihla Evropu, během které se uprchlíci snažící se dostat do Velké Británie, Švédska nebo Německa vnikali do dopravních prostředků a páchali škody na

¹ SDR (Special Drawing Rights) – jednotná měnová a účetní jednotka, která je užívána v rámci mezinárodního měnového fondu, během složitějších transakcí v soukromém sektoru)

přepravovaném zboží. Likvidátoři pojišťoven museli důkladně prověřovat, zda i přes vynaloženou důkladnou odbornou péči nemohl dopravce odvrátit či nepřispěl ke vzniku škodní události. [18]

Tabulka 2 – Vývoj předepsaného pojistného v tis. Kč v oblasti pojištění přepravy a jeho podíl v neživotním pojištění v letech 2005 – 2015

Rok	Neživotní pojištění	Pojištění přepravy	Pojištění přepravy/neživotní pojištění
2005	70 609 985	465 557	0,66 %
2006	72 785 233	453 767	0,62 %
2007	76 404 485	398 707	0,52 %
2008	80 242 786	400 266	0,50 %
2009	80 761 345	310 087	0,38 %
2010	72 249 017	282 089	0,39 %
2011	71 064 337	287 790	0,40 %
2012	67 570 584	287 344	0,43 %
2013	67 543 734	288 693	0,43 %
2014	68 856 499	341 731	0,50 %
2015	71 589 614	346 230	0,48 %

Zdroj: Vlastní zpracování na základě ročních statistik České asociace pojišťoven

Podíl předepsaného pojistného z pojištění přepravy na trhu s neživotním pojištěním byl vcelku konstantní do roku 2006. Následujícího roku došlo k viditelnějšímu snížení. Důsledkem tohoto snížení byl fakt, že pojišťovna AIG CZECH REPUBLIC již nebyla řádným členem České asociace pojišťoven. Avšak následující roky nebyly taktéž přívětivé a pokračoval pokles podílu tohoto druhu neživotního pojištění, jejíž příčinou byla hospodářská krize, která se nejvíce odrazila v roce 2009, během které dle Českého statistického úřadu klesl export o více jak 300 miliard Kč a podíl pojištění přepravy zboží činil pouhých 0,38 % v sektoru neživotního pojištění, což je z dostupných údajů České asociace pojišťoven nejmenší za celé roky. Od tohoto roku až do roku 2015 se podíl zvýšil o jednu desetinu procenta. Ačkoliv meziročně vývoz ČR výrazně roste, vybrané pojistné z přepravy zboží tento fakt podobným tempem nenásleduje.

U malých a středních podniků je to vysvětleno, dle průzkumu Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR tím, že polovina těchto subjektů uvádí nepotřebu pojištění svých pohledávek a pouhých 12 % uvádí jako problém vysokého pojistného. Dle předsedy představenstva této asociace, malé a střední firmy podceňují rizika v období růstu. Velké společnosti a nadnárodní korporace mohou své pojištění přepravy mít sjednáno

u zahraničních pojišťoven, které se na mezinárodní trh s neživotním pojištěním přímo specializují a svou velikostí mohou nabídnout těmto společnostem lepší a výhodnější produkty ze svého portfolia. Důvodem využívání zahraničních pojišťoven může být ten, že se v České republice nacházejí pobočky velkých zahraničních korporací, které mají již déle nasmlouvané pojištění přepravy celé společnosti u zahraničních pojišťoven. [19]

Tabulka 3 – Pojištění přepravovaného nákladu – vybrané pojistné pojišťovnami v tis. Kč, jež jsou aktuálně řádnými členy České asociace pojišťoven (seřazeno dle velikosti pojistného k roku 2015)

rok	ČP	Koop	GP	UNIQA	Allianz	ČSOB	ČPP	HDI	HVP	Slavia	DP	Wüst	VZP
2004	149 499	60 586	36 611	63 426	39 877	14 008	3 222	31 028	1 739	1 288	\	X	\
2005	129 243	85 491	53 150	15 399	44 569	13 991	7 749	34 054	1 453	381	\	X	\
2006	140 034	88 043	41 428	18 380	49 764	15 838	10 776	14 617	1 272	339	\	X	\
2007	147 474	84 896	44 670	20 985	54 165	12 799	25 038	5 831	1 198	1 651	\	X	X
2008	140 571	83 774	47 758	34 475	47 623	13 950	18 380	6 796	1 346	5 593	X	X	X
2009	111 874	82 398	40 310	12 064	34 423	14 576	7 303	3 576	1 433	2 079	X	51	X
2010	104 091	64 444	40 118	15 583	31 892	14 809	6 474	1 890	1 486	1 229	X	73	X
2011	108 749	54 989	47 120	15 236	30 711	14 425	8 667	1 818	1 639	1 354	X	82	X
2012	120 798	47 009	47 142	12 876	26 885	15 942	10 875	2 951	1 512	1 057	205	92	X
2013	118 455	46 628	52 958	10 700	21 955	18 433	14 589	3 573	1 262	41	X	84	15
2014	124 698	67 793	58 880	23 187	25 471	17 919	17 326	4 405	1 192	739	X	94	27
2015	129 382	73 478	39 773	31 989	24 739	22 331	16 942	4 639	1 285	1 179	340	86	67

Zdroj: Vlastní zpracování na základě individuálních výsledků členů České asociace pojišťoven

Vysvětlivky:

X – pojišťovna neposkytovala pojištění přepravovaného nákladu

\ – pojišťovna nebyla řádným členem České asociace pojišťoven

ČP – Česká pojišťovna a.s.

Koop – Kooperativa pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group

GP – Generali Pojišťovna a.s.

UNIQA – UNIQA pojišťovna, a.s.

Allianz – Allianz pojišťovna, a.s.

ČSOB – ČSOB pojišťovna, a.s., člen holdingu ČSOB

ČPP – Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group

HDI – HDI Versicherung AG, organizační složka

HVP – Hasičská vzájemná pojišťovna, a.s.

Slavia – Slavia pojišťovna a.s.

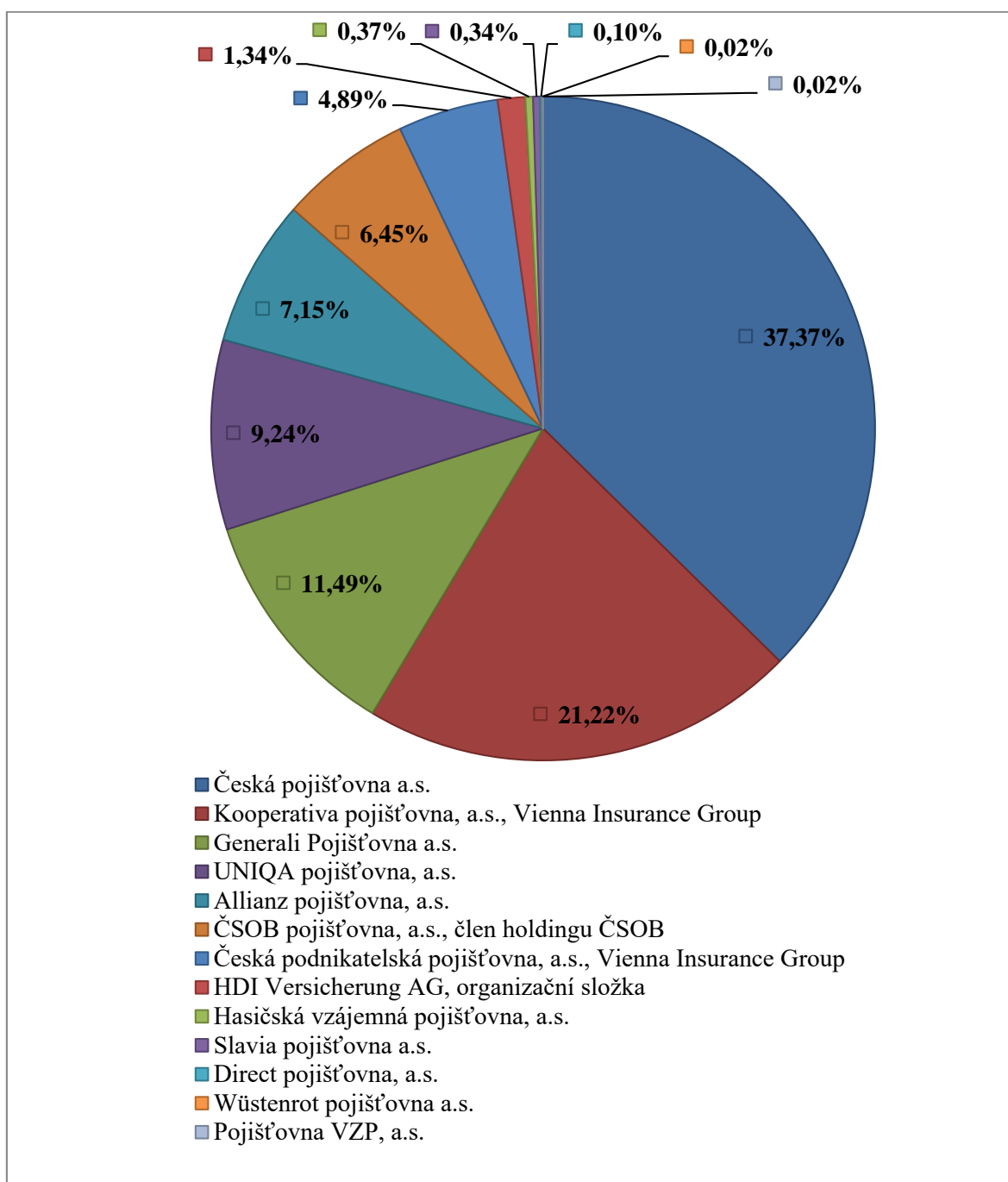
DP – Direct pojišťovna, a.s.

Wüst – Wüstenrot pojišťovna a.s.

VZP – Pojišťovna VZP, a.s.

Dle zveřejněných individuálních výsledků řádných členů České asociace pojišťoven, které jsou zachyceny v **Tabulce 3**, lze jednoznačně vidět, že na českém pojistném trhu

přepravního pojištění vede Česká pojišťovna již celou řadu let bez překonání. Téměř dvojnásobný odstup si Česká pojišťovna drží za svým největším konkurentem Kooperativou v oblasti tohoto druhu pojištění. Jak je vidět v následujícím grafu, tak společně tyto dvě pojišťovny ovládají nadpoloviční většinu vybraného pojistného z pojištění přepravy na českém trhu.



Obr. 3 – Procentuální podíl řádných členů České asociace pojišťoven na vybraném pojistném v oblasti pojištění přepravovaného nákladu za rok 2015

Zdroj: Vlastní zpracování na základě individuálních výsledků členů České asociace pojišťoven

V České republice nepatří pojištění přepravy mezi nejrozšířenější, a to jak z hlediska objemu, tak ani z pohledu šířky pojistného krytí. V tuzemských pojišťovnách nemají dostatečné zkušenosti s tímto jimi nabízeným produktem, jelikož specialisté, kteří se zabývají tímto produktem v jednotlivých pojišťovnách, je pouhá hrstka. Otázkou však zůstává, co je příčinou, že je Česká pojišťovna v tomto segmentu pojištění tak úspěšná. Zda nabízí nejvýhodnější pojistné sazby je těžko zjištělné, protože tyto sazby jsou interními zdroji každé pojišťovny a nejsou veřejně dostupné. Navíc každý klient má odlišné požadavky, a tudíž je zapotřebí individuální přístup ke každému. [20]

Rozdílné přístupy pojišťoven k poskytovanému produktu pojištění přepravy zboží lze však volně dohledat v jejich pojistných podmínkách pro tento druh pojištění a na jejich základě je možné mezi sebou porovnat a určit, které jsou v jednotlivých ohledech pro klienta lepší či výhodnější. K porovnání byly vybrány pojišťovny s největším tržním podílem v tomto segmentu za rok 2015, jejichž všeobecné podmínky pojištění přepravy zboží byly dostupné na jejich stránkách. S Českou pojišťovnou jsou následně porovnány pojišťovny Allianz, Kooperativa a Generali.

Výše zmíněné pojišťovny mají v mnoha ohledech stejné nebo velmi podobné všeobecné podmínky. V určitých bodech se však liší a právě tyto rozdílnosti jsou mnohdy velmi důležité pro klienty, aby měli zajištěno krytí situací, které jsou specifické pro jejich zásilky. Avšak každá přeprava, bez rozdílů specifických přání a požadavků klienta, je spojena s nakládáním, překládáním a vykládáním zboží. Už v tomto bodě lze upozorovat na rozdílnosti mezi pojišťovnami. Všechny české pojišťovny, které nabízejí tento druh pojištění, neposkytují pojistné krytí při poškození během těchto úkonů. Ačkoliv výše zmíněné pojišťovny tuto situaci kryjí u pojišťovny Allianz lze nalézt nepatrnou odchylku. Pokud je vykládané či nakládané zboží tvořeno z několika částí, je počátek a konec pojištění během tohoto úkonu rozdílný. Například, pokud během vykládky pověřená osoba manipuluje s určitou částí přepravovaného produktu za účelem uskladnění či převzetí přepravované věci a na dopravní prostředek spadne velký regál, který poškodí doposud nevyložené zboží, pojištění se na takto poškozené zboží nevztahuje. [21][22][23][24]

Pokud se zásilka opozdí s dodáním a je pojištěna u České pojišťovny nebo Kooperativy, nemá to žádný vliv na pojištění, které trvá po celou dobu. Avšak u pojišťoven Allianz a Generali dojde k zániku povinnosti pojistného plnění. Takto poškozené zboží v době, kdy již pojištěná zásilka měla být doručena, již není kryto pojistkou. To samé platí u těchto pojišťoven v případě odchýlení se od stanovené trasy. Je možné tyto změny hlásit pojišťovně, ale takovéto změny jsou většinou hlášeny až po těchto událostech a přináší s sebou další starosti. [21][22][23][24]

Hrazení běžně placeného pojistného ve splátkách je skvělým způsobem, jak vyjít vstříc svým klientům a poskytnout jim možnost postupného splácení. Tuto možnost však všechny neposkytují všechny pojišťovny anebo jí mohou mít zpoplatněnou. Česká pojišťovna a Kooperativa nabízejí splácení pojistného čtvrtletně nebo i půlročně. Allianz tuto možnost také nabízí, avšak s přírážkou 3 – 5 %. Generali se o takovémto způsobu úhrady ve svých pojistných podmínkách nezmiňuje. [21][22][23][24]

Některé pojišťovny mohou být zatíženy na určitý druh dopravy, a to jak z pozitivního, tak i z negativního hlediska z pohledu klientů. Například Allianz je orientována více na pojištění lodní přepravy. Na základě jejich pojistných podmínek je však patrné, že v pojistných nebezpečích jiných přepravních oborů zaostává se svou nabídkou oproti konkurenci. Leteckou přepravu může zkomplikovat pojišťovna Generali, která si ve svých pojistných podmínkách vyhrazuje právo, vyžadování průkazu způsobilosti leteckého dopravního prostředku. Kooperativa je v těchto druzích přepravy a i jiných nenáročná a ve svých pojistných podmínkách, žádné specifitější podmínky neuvádí a pojištěny ručí tím, že jsou dopravní prostředky způsobilé k vykonání dopravy. Česká pojišťovna má ve svých výlukách pouze lodní přepravu, jež se vztahuje na maximální stáří lodí, které jsou typické pro jednotlivé druhy přepravovaných zásilek. [20][21][22][23][24]

Ve svých výlukách se porovnávají pojišťovny také liší. Kromě společných výluk jako jsou živá zvířata, zbraně, výbušniny, umělecká díla aj. mají i některé pojišťovny specifické výluky. Mezi takovéto výluky patří například zpronevěra či kybernetické nebezpečí. Ani jednu z těchto výluk nemá Česká pojišťovna ve svých všeobecných podmínkách, za to ostatní zmíněné ano, a to včetně Kooperativy, největšího konkurenta České pojišťovny v tomto segmentu. Kybernetickým nebezpečím je zjednodušeně rozuměna elektronická porucha nebo zneužití jakéhokoliv naváděcího či řídicího systému a porucha způsobenou

softwarovou škodou nebo počítačovým virem. Zároveň je do tohoto druhu nebezpečí zahrnuta ztráta možnosti komunikace nebo využití programového vybavení počítače, včetně výpadku činnosti na straně pojištěného. V 21. století je tato výluka velmi důležitá, protože počítačové systémy jsou vysoce rozšířené a využívány v celosvětové přepravě. Jakoukoliv nepatrnou elektronickou chybou, kdy dojde k poškození přepravovaného nákladu, ztratí klient nárok na pojistné. V případech, kdy může být škoda způsobena takovýmto druhem nebezpečí, je jednoznačnou volbou pojištění u České pojišťovny, která takovéto nebezpečí ve svých výlukách nemá. Jediné, co u této pojišťovny ve výlukách ve spojitosti s elektronickými závadami, je, že pojištění není vztahováno na záznamy na zvukových, obrazových a datových nosičích. [21][22][23][24]

Všechny výluky nemusejí být absolutními. Každá pojišťovna může mít stanoveny některé ze svých výluk jako relativní, které si lze připojistit pojistnými doložkami. Tyto doložky jsou interními dokumenty a každá pojišťovna má své vlastní popřípadě žádné. Přirozený úbytek hmotnosti či vnitřní zkáza zásilky je běžnou doložkou u České pojišťovny či Kooperativy, ale Allianz má takovéto poškození v absolutních výlukách. Z dostupných zdrojů vyplývá, že Česká pojišťovna jako jediná nabízí krytí škod způsobené válečnými riziky a stávkami svými doložkami TZ 501/05 a TS 502/05. Klienti, jež přepravují své zboží do zemí nebo přes země, kde riziko stávek nebo válek je zvýšené, mají jedinečnou možnost si u České pojišťovny opatřit patřičnou ochranu svého přepravovaného zboží. Vzhledem k faktu, že 34 % vývozu malých a středních firem je do zemí Společenství nezávislých států, které nemají daleko od zemí, ve kterých probíhají války a neustálé nepokoje, není tato možnost připojištění nemyslitelnou. [17][20][21][22][23][24]

Nejzásadnější výhodou České pojišťovny oproti porovnávaným pojišťovnám je fakt, že během celé doby trvání pojištění, se pojištění **nepřerušuje**. Tudiž se během přepravy nemůže u České pojišťovny stát, že by se pojištění přerušilo a po určitou dobu, nebyla přepravovaná zásilka ochráněna proti smluvním nebezpečím. Například Kooperativa si vyhrazuje právo na základě svého podnětu pojištění přerušit. Právě tento faktor může být klíčovým, při rozhodování vhodné pojišťovny pro svou zásilku. Žádná společnost si nepřeje, aby bylo pojištění během trvání přepravy přerušeno. [21][22][23][24]

Z komparace všeobecných pojistných podmínek pro pojištění přepravy vybraných pojišťoven lze konstatovat, že ačkoliv České pojišťovně velmi konkuruje Kooperativa

s téměř stejně bohatým rozsah krytí, vede si nejlépe ve výlukách, které nemá natolik obsáhle, jako její konkurenti a mnohé z nich jsou oproti jiným relativní. Nemožnost přerušení trvání pojištění, lze považovat za opravdu silný prvek této pojišťovny, který ocení nejedna společnost či podnikatel. Jak bylo již ale zmíněno, vždy záleží na konkrétním klientovi, s jeho specifickými požadavky, které mohou jistě ovlivnit i výše pojistných sazeb.

České pojišťovně nahrávají další nepřímé faktory, při volbě pojišťovny. Jednou z nich je její dlouhá tradice a zakořeněnost České pojišťovny na tuzemském trhu. Česká pojišťovna si však může získat nové klienty či udržet ty stálé svou stabilní finanční silou, tudíž se jejich klienti nemusí bát, že je tato pojišťovna slabá a nemohla by dostat svým závazkům. Již dva roky po sobě získala Česká pojišťovna vysoké ratingy, „A“ (Excellent) v oblasti finanční síly a úvěrový rating „a“. Tyto ratingy byly uděleny mezinárodní ratingovou agenturou A.M.Best, která je specialistou na sektor pojišťovnictví. Tato hodnocení byla udělena se stabilním výhledem do budoucna. Jak sama společnost uvedla, Česká pojišťovna si udržuje vynikající pověst technické ziskovosti a v roce 2015 vyrobila návratnost vlastního kapitálu ve výši 16,8 %, a tak je konzistentním zdrojem příjmů pro skupinu Generali. To z České pojišťovny dělá klíčový prvek strategie Generali ve střední a východní Evropě. [25]

A právě tyto všechny zmíněné faktory nahrávají České pojišťovně a dělají z nich silného konkurenta v oblasti pojištění přepravy zásilek na českém trhu. Tento subjekt má velké jméno, široké portfolio pro své klienty, které většina pojišťoven v České republice nenabízí. Její all-riskové krytí zahrnuje i situace, které by se těžko sjednávali, či vůbec nešli sjednat u konkurence. Pro netradiční, avšak v určitých případech velice závažné, situace má Česká pojišťovna vytvořené doložky, skrze které lze připojistit pojištěný náklad. Takovéto připojištění si netroufne každá pojišťovna do své nabídky zahrnout.

Pojišťovny tento druh pojištění velice často vážou na jiná majetková pojištění klientů, a protože celková klientela České pojišťovny přesahuje 3 miliony, může tedy svým klientům poskytnout lukrativnější sazby při pojištění přeprav, a to jak stávajícím klientům, tak i těm, kteří se rozhodnou podnikat a vyvážet do zahraničí. Takto si lze zajistit a zvýšit svou klientelu v tomto segmentu. Ačkoliv je rok od roku celkový podíl České pojišťovny na trhu postupně mírně snižován, tak v odvětví přepravního pojištění si své dominantní

postavení rozhodně udrží, jelikož nabízené produkty, které jsou neustále modernizovány a inovovány, nemůže v České republice poskytnout jakákoliv pojišťovna.

3.3 Specifické pojistné doložky České pojišťovny

Při přepravě zásilek je možné se setkat i s méně obvyklými a pravděpodobnými situacemi a riziky, avšak velmi nepříjemnými, které jsou ve všeobecných podmínkách pro přepravu zásilek uvedeny jako výluky. Pro tyto nestandardní situace má Česká pojišťovna doložky. Existují však některé doložky, které by se u konkurenčních pojišťoven jen velmi obtížně získávali.

3.3.1 Pojištění přepravy zásilek proti válečným rizikům

Pokud během přepravy nevznikne škoda na zásilce, jež vznikla nezpůsobilostí dopravního prostředku, je pojištění vztahováno skrze tuto doložku i na škody způsobené:

- válkou, občanskou válkou, revolucí, vzpourou, povstáním nebo občanskými boji nebo jakékoliv pokusy o ně;
- ukořistěním, zaborem, zabavením, zadržením nebo obstavením vyplývající z pojistných nebezpečí předcházejícího bodu, včetně následků těchto činů;
- opuštěnými minami, torpédy, bombami nebo jinými opuštěnými zbraněmi. [26]

Pokud pojišťovna nevypoví pojištění, na které má dle této doložky právo, nejpozději však 7 dní před její účinností, a to písemně doručena pojistníkovi, je pojištění ukončeno:

- vyložením nebo vyloděním pojištěných zásilek v místě určení, jenž jsou uvedeny v příslušné přihlášce do pojištění nebo v příslušné pojistné smlouvě nebo v místě vyložení v případě následování další přepravy jiným dopravním prostředkem;
- uplynutím 15 dnů v případě vyložení či vylodění příslušné zásilky v místě nouze. [26]

3.3.2 Pojištění přepravy zásilek proti rizikům stávek

Tato pojistná doložka je vhodná při přepravě zásilky do zemí, které nejsou ekonomicky stálé a hrozí škody, způsobené:

- stávkujícími, dělníky vyloučenými ze zaměstnání nebo osobami účastnými na pracovních nebo občanských nepokojích nebo vzbouřeních;

- teroristy nebo osobami jednajícími z politických motivů;
- pirátstvím. [26]

Pokud se však jedná o škody, které nejsou důsledkem zásahu stávkujících, ale důsledkem jejich nečinnosti, jsou tyto škody vyloučeny z pojištění. Jako příklad lze uvést zkažené zboží v důsledku odmítání vyložení nákladu z dopravního prostředku. Ve výlukách jsou i zahrnuty situace, kdy je pracovní síly nedostatek nebo jí je zabraňováno ve výkonu práce v důsledku stávek nebo nepokojů, či odmítáním pracovat. Taktéž se pojištění nevztahuje na neuskutečněné nebo zmařené přepravy, a to i včetně zdržení přepravy. I v tomto případě má pojišťovna právo vypovědět pojištění pro dosud neodeslané zásilky, avšak za stejných podmínek, jako tomu je u doložky proti válečným rizikům. [26]

3.4 Shrnutí

Česká pojišťovna, jakožto nejstarší pojišťovna na českém trhu, jejíž pojistný kmen je vcelku objemný při srovnání s ostatními pojišťovnami, je nepřehlédnutelnou výhodou pro tuto pojišťovnu. Již pouhý název „Česká“ může u některých klientů vyvolávat pocit bezpečí či zkušeností, které si lze spojit s dlouhodobou působností na tuzemském území.

Rozsah krytí, jenž Česká pojišťovna nabízí, by se u nás v porovnání s ostatními pojišťovnami obtížně hledaly. Ačkoliv se na první pohled zdají všeobecné podmínky pojišťoven totožné, naleznou se zde rozdílnosti, které jsou klíčové při volbě pojišťovny klientem. Mezi jejími výlukami se nevyskytují, jako je u jejich porovnávaných konkurentů, zpronevěra nebo kybernetická nebezpečí, která jsou v tomto století, s rostoucím využíváním informačních technologií, čím dál více častá.

Nejsilnějším a rozhodujícím faktorem při volbě pojišťovny je však trvání pojištění. U České pojišťovny se pojištění výslovně nepřerušuje za žádných okolností, může pouze zaniknout. U ostatních porovnávaných pojišťoven, i u svého největšího konkurenta Kooperativy, se však pojištění může přerušit, a to i z důvodu samotné pojišťovny. Žádný z pojištěných by si nepřál, aby kdykoliv během přepravy nastala škodní událost ve chvíli, kdy je jeho pojištění přerušeno. Škody plynoucí například z přirozeného úbytku, vnitřní zkázy zásilky nebo činností živočichů mají mnohé pojišťovny v absolutních výlukách. Česká pojišťovna však takováto rizika má v relativních výlukách. Právě možnost rozsáhlých připojištění plynoucích z relativních výluk v pojistných podmínkách, jenž

chrání přepravovaný majetek svých klientů i před netradičními riziky, jako jsou například terorismus, války nebo stávky, utvrzují v tom, že Česká pojišťovna je finančně stabilní a dostatečně zkušená. O její finanční síle také vypovídá vysoké hodnocení mezinárodní ratingové agentury, která nejen potvrdila finanční sílu České pojišťovny, ale předvídá i její stabilitu do budoucna.

Důvodem, proč klienti využívají služeb České pojišťovny v tomto sektoru pojištění, na základě pojistných podmínek největších pojišťoven na českém trhu, jsou klíčové činitele nepřerušení pojištění během jeho trvání, specifické připojištění, které by se na českém trhu získávalo velice obtížně a jistá benevolence ve výlukách. Faktory jako jsou vysoká hodnocení mezinárodní agentury, dlouholetá tradice nebo zakořeněnost, již pouze klienty utvrzují právě ve volbě České pojišťovny. V případě, že se konkurenční pojišťovny nepřizpůsobí, popřípadě se nebudou schopni přizpůsobit rozdílům ve svých všeobecných pojistných podmínkách přepravního pojištění České pojišťovně, udrží si Česká pojišťovna i nadále své dominantní postavení v oblasti přepravního pojištění na českém trhu.

Závěr

Sjednání pojištění přepravy lze skrze jednorázovou nebo rámcovou pojistnou smlouvu. V případě jednorázové je nutno počítat s větší administrativní náročností na uzavření této smlouvy, z důvodu předložení veškerých potřebných dokumentů. U rámcové je tento případ zastoupen pouze jedinkrát a následné zápisy do pojištění již nejsou tak náročné. Navíc v případech rámcových smluv může klient získat slevu na pojistném. Pro velké společnosti pohybující se v oblasti přepravy je tento druh smlouvy nejvýhodnější. Ať už dodavatelé, tak i zprostředkovatelé s dopravci chtějí být chráněni proti rizikům, které se vážou k přepravě. Pro obě tyto skupiny existují dvě specifická pojištění, a to pro vývozce pojištění přepravovaného nákladu a pro dopravce a zprostředkovatele pojištění odpovědnosti.

Na českém trhu se pojištění přepravy neřadí mezi ty nejvíce uzavírané. Tento fakt může vyplývat z několika možných příčin, kterými může být nedostatečně velká rozloha České republiky v porovnání s ostatními světovými zeměmi, neochota malých a středních firem zajišťovat si tento druh pojištění nebo využití zahraničních pojišťoven s lepší nabídkou a většími zkušenostmi. Jelikož je Česká republika ze světového hlediska malá svou rozlohou a leží uprostřed Evropy, kde nemá svůj vlastní přístup k moři, je ochuzena o získávání bližších zkušeností s námořní dopravou. Nejrozšířenější přepravou je v ČR silniční, jenž české pojišťovny nejvíce pojišťují.

Pojištění přepravy nákladu na tuzemském trhu poskytuje dohromady 13 pojišťoven. Největší tržní podíl v České republice má v tomto druhu pojištění Česká pojišťovna s 37,37 % k roku 2015. Jelikož jsou pojistné sazby uvedeny v interních dokumentech každé pojišťovny, nejsou tyto sazby veřejně dostupné. Tudíž je potřeba vycházet z jiných dostupných faktů, kterými jsou všeobecné pojistné podmínky přepravovaného zboží.

Ačkoliv jsou si pojistné podmínky tohoto odvětví všech porovnávaných pojišťoven v mnoha bodech podobné, ba dokonce i stejné, jsou mezi nimi rozdíly, které při detailnějším pohledu mohou být těmi zásadními. Česká pojišťovna nemá mezi svými výlukami zahrnuta kybernetická nebezpečí oproti svým zkoumaným konkurentům. Tato nebezpečí, která v dnešní době jsou s rostoucím využíváním informační technologie vcelku běžná, se klienti, jež mají svou přepravovanou zásilku pojištěnou u České pojišťovny, nemusí bát

případných škod. Pro Českou pojišťovnu jsou také specifické její doložky, jež chrání přepravovanou zásilku např. vůči válkám, terorismu či stávkám. Pro klienty přepravující své zboží do nebo přes státy, pro které jsou tyto situace běžné či zvýšené, se jedná o zásadní připojištění, které se dojedná u konkurence zcela výjimečně. Nejdůležitějším faktorem však může být pro klienty nepřerušování pojištění pojistitelem během jeho trvání, které jako jediná poskytuje Česká pojišťovna. Ostatní zkoumané pojišťovny si vyhrazují právo na přerušování pojištění i během jeho trvání. Právě tento rozdíl mezi Českou pojišťovnou a jeho největším konkurentem Kooperativou, může u některých klientů rozhodnout o volbě pojistitele, a to víceméně bez rozdílu potřeb klientů.

Seznam literatury

Monografie

- [1] REJDA, George E. Principles of risk management and insurance. 10th ed. Boston: Pearson/Addison Wesley, 2008. ISBN 978-0-321-41493-9.
- [2] DUCHÁČKOVÁ, Eva. Principy pojištění a pojišťovnictví. Praha: Ekopress, 2003. ISBN 80-86119-67-X.
- [6] MULAČOVÁ, Věra a Petr MULAČ. Obchodní podnikání ve 21. století. Praha: GRADA Publishing, 2013, 520 s. Finanční řízení. ISBN 978-80-247-4780-4.
- [8] MACHKOVÁ, Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ a Alexej SATO. Mezinárodní obchodní operace. 6. vyd. Praha: GRADA Publishing, 2014. ISBN 978-80-247-4874-0.
- [10] Jitka Jarolímová. *Pojištění přepravy zboží*. Brno, 2007. Diplomová práce. Masarykova Univerzita.
- [11] SMEJKAL, Vladimír a Karel RAIS. Řízení rizik ve firmách a jiných organizacích. 4. vyd. Praha: GRADA Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4644-9.
- [20] Iveta Procházková. *Pojištění přepravy v mezinárodním obchodě*. Praha, 2013. Bakalářská práce. Vysoká škola ekonomická v Praze.

Právní normy

- [3] Česko. Zákon č. 277 ze dne 22. července 2009 o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů*. 2009. [cit. 27. 1. 2017] Dostupné z: <http://www.cap.cz/images/informace-z-legislativy/legislativa-v-cr/Zakon277-2009.pdf>
- [4] Česko. Zákon č 89 ze dne 3. února 2012 občanský zákoník. In: *Sbírka zákonů*. 2012. [cit. 27. 1. 2017]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-89>

Internetové zdroje

- [5] DEMEL, Jaroslav, Průvodní operace v mezinárodním obchodě [online prezentace]. 7. 10. 2016. [cit. 28. 1. 2017]. Dostupné z: http://multiedu.tul.cz/~jaroslav.demel/multiedu/POMO2016_1.pdf

- [7] *Mezinárodní sdružení zasílatelských firem*. [online]. [cit. 2. 3. 2017] Dostupné z: <http://fiata.com/>
- [9] DEMEL, Jaroslav, Průvodní operace v mezinárodním obchodě [online prezentace]. 17. 10. 2016. [cit. 4. 3. 2017]. Dostupné z: http://multiedu.tul.cz/~jaroslav.demel/multiedu/POMO/POMO2016_2.pdf
- [12] *Česká pojišťovna a.s.* Profil pojišťovny [online]. [cit. 9. 3. 2017] Dostupné z: <https://www.ceskapojistovna.cz/profil>
- [13] *Česká pojišťovna a.s.* Historie a vývoj České pojišťovny [online]. [cit. 9. 3. 2017] Dostupné z: <https://www.ceskapojistovna.cz/historie-a-vyvoj-cp>
- [14] *Česká pojišťovna a.s.* Generali CEE Holding [online]. [cit. 9. 3. 2017] Dostupné z: <https://www.ceskapojistovna.cz/generali-cee-holding>
- [15] ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN, 2017. *Vývoj pojistného trhu*. [online]. [cit. 9. 3. 2017]. Dostupné z: <http://www.cap.cz/images/statisticke-udaje/vyvoj-pojisteno-trhu/STAT-2016Q4-CAP-CZ-2017-01-25-WEB.pdf>
- [16] *Česká asociace pojišťoven*. Základní údaje [online]. [cit. 10. 3. 2017] Dostupné z: <http://cap.cz/o-nas/organizacni-struktura/zakladni-udaje>
- [17] *Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR*. Publikace AMSP ČR. [online]. [cit. 4. 4. 2017]. Dostupné z: <http://www.amspace.cz/male-a-stredni-firmy-stale-podcenuji-rizika-pojisteni?highlightWords=poji%C5%A1t%C4%9Bn%C3%AD+exportu>
- [18] ČESKÁ POJIŠŤOVNA A.S. *Preventivní opatření ke snížení škod způsobených uprchlíky*. [online]. [cit. 4. 4. 2017]. Dostupné z: <https://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50015/letak-doporuceni.pdf/cbde2fd6-3ea6-40f1-9208-cc56aaf10cdf>
- [19] *Česká televize*. ČT24 – Ekonomika. [online]. [cit. 4. 4. 2017]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/1559992-pruzkum-jen-petina-malych-exporteru-sve-pohledavky-pojistuje>

- [21] ČESKÁ POJIŠŤOVNA A.S., 2014. *Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění přepravy zásilek VPPTZ-P-01/2014*. [online]. [cit. 10. 3. 2017]. Dostupné z: <https://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50015/odpovednost-prepravy-zasilek-pp-pdf>
- [22] KOOPERATIVA POJIŠŤOVNA A.S., 2014. *Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění zásilek během přepravy P-690/14*. [online]. [cit. 10. 3. 2017]. Dostupné z: https://www.koop.cz/dokumenty/podnikatele-prumysl/file-1038-general-pdf/file_1038_GENERAL.pdf
- [23] ALLIANZ POJIŠŤOVNA A.S., 2014. *Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění zásilek VPP-ZAS-02*. [online]. [cit. 10. 3. 2017]. Dostupné z: <https://www.allianz.cz/file/18714/vppzasdef.pdf>
- [24] GENERALI POJIŠŤOVNA A.S., 2014. *Pojištění přepravovaného zboží (ZPP PZ 2014/01)*. [online]. [cit. 10. 3. 2017]. Dostupné z: <https://www.general.cz/documents/20182/36884/ZPP+PZ+2014.pdf>
- [25] A. M Best Company, Inc. Best news [online]. [cit. 5. 4. 2017]. Dostupné z: <http://www3.ambest.com/ambv/bestnews/presscontent.aspx?refnum=24575&altsrc=23>
- [26] *Rámcová pojistná smlouva č. 805-91927-18 o pojištění přepravy zásilek mezi Českou pojišťovnou a.s. a LOM PRAHA s.p.* [online]. [cit. 10. 3. 2017]. Dostupné z: <https://www.vhodne-uverejneni.cz/index.php?m=xenorders&h=contractdocument&a=download&document=25620>